

ТРАНСПОРТНО-ГЕОГРАФИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ОБЛАСТИ ЧОНГРАД

ДЬ. КРАЙКО

Транспортно-географическое положение — понятие относительное, оно включает в себя сравнительное расположение по отношению к пересекающим данную территорию или окрестность основным транспортным магистралям страны, то есть отражает, каким образом данная территориальная единица решает возлагаемые на неё задачи территориального распределения труда, как включается в транспортную систему всей страны. В ходе исторического развития транспортно-географическое положение изменяется, оказывая то благоприятное, то неблагоприятное влияние на экономику данной территории.

Транспортно-географическое положение области Чонград в течение столетий было в основном благоприятным. В период до отрегулирования рек поймы Тисы и Мароша значительно затрудняли транспортное движение и практически делили область на две части, сообщение между которыми осуществлялось через переправы Сентеш—Чонград, Сегед—Ходмезёвашархей и Сегед—Сёрег. Определяемое поймами рек транспортно-географическое положение оказывало значительное влияние на развитие указанных территорий. Спецификой географического положения объясняется то, что транспортные дороги сбегались в полукруг, а затем, после переправы, продолжались как единая дорога.

Роль переправы особенно выгодна была для Сегеда, город формировался на перекрёстке важных транспортных магистралей. Линии, идущие со стороны Будапешта и Задунайского края, продолжались в сторону Эрдей и через Сабатку (Суботица) и Темешвар обеспечивали связь с южными районами. Кроме этого, жители города пользовались всеми преимуществами речного транспорта; в течение столетий Сегед как место погрузок был важным торговым центром. Сообщение между Сегедом и Ходмезёвашархеем временами осуществлялось в основном водным путём.

Отрегулирование рек привело к исчезновению болот, однако Тиса и сейчас — хотя в значительно меньшей степени — продолжает затруднять сношения между западными и восточными районами области.

Со строительством железных дорог транспортное положение области значительно изменилось. Через Сегед проходили железнодорожные линии Надьварад—Фиумеи, Будапешт—Темешвар и Сегед—Арад—Брашшо. Уже до начала века все города области включились в железнодорожную сеть, однако большинства их транзит не коснулся.

Развитие водного транспорта также было благоприятно в первую очередь для Сегеда. Это обстоятельство оказало значительное влияние на развитие

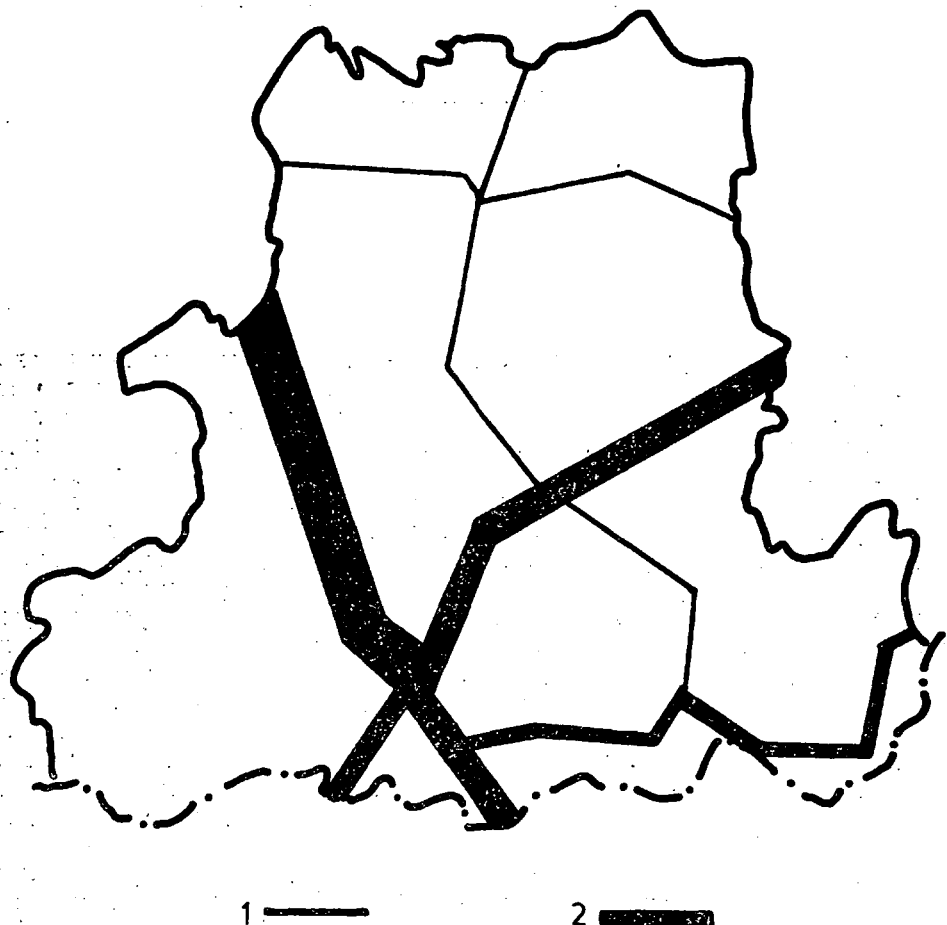


Рис. 1. Железнодорожное движение 1913.
1 = 1000 т/км 2 = 500 т/км

промышленности и общее развитие города. Рост численности населения городов Сентеш, Чонград и Мако замедлился, а Сегеда повысился и к началу века Сегед превратился в один из крупнейших транспортных узлов страны. (рис. 1). Определяющим фактором в положении области был сухопутный транспорт, с его ростом транспортное положение территории и многочисленных поселений становилось всё более благоприятным.

Изменившиеся после первой мировой войны границы страны очень неблагоприятно изменили транспортное положение области; прекратили своё существование исторически сформировавшиеся и успешно функционирующие основные транспортные магистрали, пересекающие область, или же в лучшем случае были расщеплены государственной границей на отдельные звенья. Железнодорожная линия Алфельд—Фиумеи действовала лишь между Сегедом и Бекешчаба. Резко снизилось, а после второй мировой войны вообще прекрати-

лось движение по линии Сегед—Темешвар. Сегед, являвшийся ранее важным транспортным узлом, превратился в конечную станцию. Были значительно ограничены и возможности водного транспорта. Это обстоятельство неблагоприятно влияло на экономическое развитие области и развитие многих поселений, в первую очередь Сегеда и Мако.

В пределах новых государственных границ произошла реорганизация связей, вытекающих из территориального распределения труда, прекратили своё существование некоторые сформировавшиеся раньше транспортные линии (между Будапештом и пограничными районами страны), и в то же время повысилась централизация как в экономической жизни, так и в транспортной сети. Это положение в течение прошедших десятилетий медленно, но заметно изменилось.

Транспортно-географическое положение области Чонград периферическое, основные направления транспортировки продукции отражают чрезвычайно высокую концентрацию в распределении труда, сущность чего заключается в том, что в то время как с точки зрения пассажирского и грузового транспорта область сильно тяготеет к столице, транспортные связи с остальными областями страны (за исключением соседних) слабо развиты.

За последние десятилетия скачкообразно возрос международный транспорт на дорожных магистралях области. Сегед вновь превратился в центр транзитного движения в направлении Югославии, Румынии. Это обстоятельство благоприятно влияет на положение области в целом и её отдельных городов.

Транспортные связи области

Место области Чонград в распределении труда по стране, её роль определяют объём товароперевозок, их структуру, направление и темп роста, а также влияет на среднюю дальность перевозок и тем самым — на конфигурацию транспортной сети и направление её развития. Эти взаимозависимости следует рассмотреть несколько более подробно.

а) Развитие производственной специализации области сопровождается ростом грузового транспорта (товароперевозок). Этот процесс проявляется в тенденции и, естественно, в ряде случаев имеет место и обратное. Индустриализация области, развитие её сельского хозяйства за последнее десятилетие способствовало скачкообразному повышению объёма товароперевозок. Перевозка продукции перерабатывающей промышленности составляет незначительный процент железнодорожного транспорта, но возрастающий спрос на строительные материалы, на энергетические материалы, на искусственное удобрение привёл к значительно большему по сравнению с вывозом росту ввозимых в область товаров. Открытие в области залежей нефти несколько изменило положение, поскольку снизилось использование угля; в то же время объём вывоза значительно возрос.

б) Промышленный профиль области определяет состав вывозимой продукции и решающим образом влияет на направление движения отдельных видов продуктов, товаров. Быстрое промышленное развитие и подъём сельского хозяйства в более значительной мере повысили товарооборот области с другими территориями страны, чем Будапештом. Таким образом, сильно централизованный товарооборот области за последние десятилетия значительно

изменился. Области Алфёльда имеют подобный производственный профиль, а потому объём транспортных перевозок между ними сравнительно невысокий.

а) Усиление специализации области, которая означает ни что иное, как развитие территориального распределения труда, влияет на среднюю дальность товароперевозок и чаще всего способствует её росту. Например, подавляющее большинство ввозимых в область Чонград товаров широкого потребления (уголь, строительные материалы, нефтепродукты и другие) поступает из районов, удалённых более чем на 200 км; большой объём их использования повысил среднюю дальность железнодорожных перевозок и в масштабе страны.

з) Количество холостых ходов железнодорожного транспорта и его направление зависит и от профиля данной территории, так как объём вывозимой продукции определяется и тем, какими основными продуктами располагает область в силу своих природных данных. Транспортировка сырья обычно означает больший объём и требует больше места по сравнению с транспортировкой готовой продукции. (Это не относится к машинному оборудованию, где положение как раз обратное). За последнее десятилетие разница в объёме вывозимых и ввозимых товаров не понизилась, а, наоборот, повысилась, в связи с чем повысилось и число холостых железнодорожных ходов.

д) Территориальная специализация обеспечивает транспорту постоянный и массовый товарооборот. Осуществление его по отдельным видам дешевле, и, следовательно, его рост влияет в направлении снижения транспортных расходов. Эта установка в отношении области Чонград справедлива лишь отчасти, ибо массовую продукцию поставляют для железной дороги лишь те отрасли перерабатывающей промышленности, которые требовательны к сырью, а остальные отрасли осуществляют транспортировку через автодорожную магистраль.

е) Постоянный характер и односторонняя направленность массового товарооборота облегчает усовершенствование транспортной сети, повышает эффективность строительства мощных магистралей. Производственный профиль области определяет сравнительно небольшой объём товароперевозок, в то время как транзитное движение требует современных дорожных магистралей большой мощности. Зависимость между данной территорией и транспортном является, естественно, взаимной, ибо не только промышленный профиль территории влияет на транспорт, но и формирование и степень развития транспорта оказывает влияние на развитие области. Например, усовершенствование транспорта, рост его объёма, повышение скорости транспортных перевозок, снижение их себестоимости и т.д. сокращают «пространственную удалённость» отдельных территориальных единиц и усиливают связи между ними, способствуя тем самым процессу специализации.

С развитием техники открываются возможности экономичности перевозок отдельных продуктов, товаров на всё большие расстояния, организации кооперирования между находящимися на значительном расстоянии друг от друга предприятиями.

Объём железнодорожных перевозок области целиком и полностью определяется внутренними потребностями, транзитного движения нет.

Далее, хотя в пределах страны транспортные связи области Чонград с Будапештом и городом Бекешчаба следует признать благоприятными, в то же время с другими районами страны область общается в основном косвен-

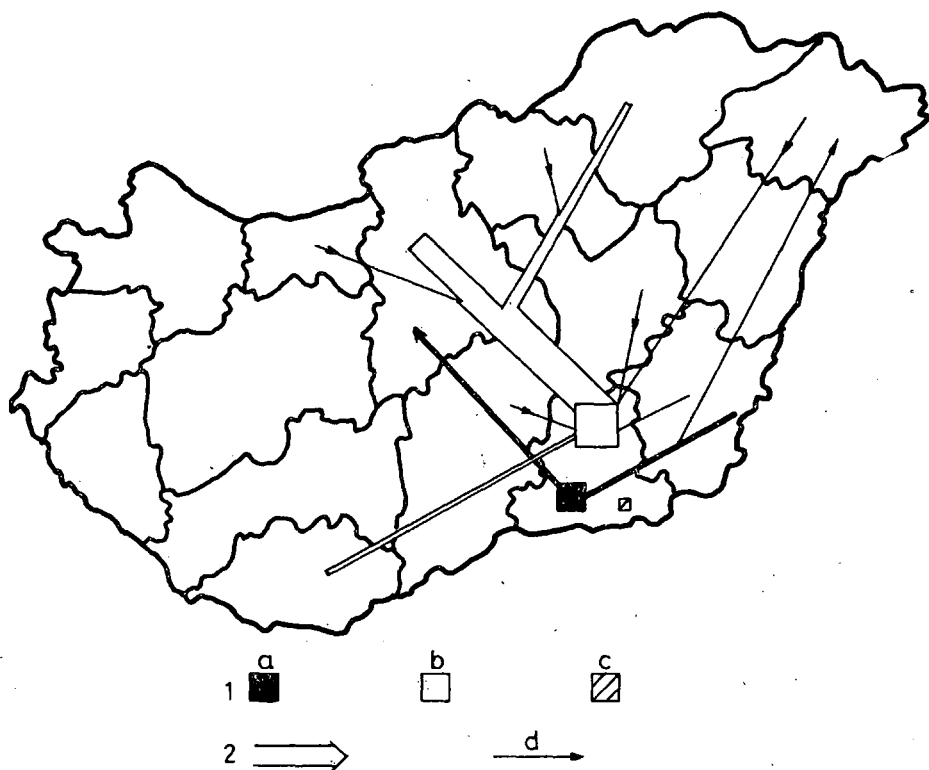


Рис. 2. Железнодорожный грузооборот сегедского подрайона в 1975 г.

на основе действительного веса товаров (основные группы товаров всего)

- 1 = количество перевезенного груза (показатели пропорциональны территории; данный показатель соответствует 200 000 т груза)
- 2 = направление перевозки (ширина стрелок пропорциональна количеству перевезенного груза; данная ширина соответствует 1 000 000 т груза)
- d = количество перевезенного груза составляет менее 200 000 т

ным путём. В силу вышесказанного транспортные связи области Чонград являются несколько односторонними, наблюдается существенное различие между объёмом, структурой и территориальным распределением вывозимых и ввозимых товаров.

Вывоз направлен в основном в два района или области: 22% всей вывозимой продукции направляется в Будапешт и почти столько же — в область Бекеш. Значительный процент вывозится в соседние области: в Бач-Кишкун — около 9%, в Сольнок — 6% всей вывозимой продукции. Довольно высокий процент экспорта области Чонград направляется в Саболч-Сатмар (13%). Из более отдалённых областей следует отметить Боршод, куда вывозится около 7% всего внутреннего экспорта. Наконец, в силу вполне понятных причин очень невысокий процент вывозимых продуктов приходится на долю области Ваш (1,4%), Фейер (1,5%), Веспрем (1,5%), Толна (1,1%) и Хайду-Бихар (1,6%).

Около 40% ввозимых в область товаров поставляется Центральной Зоной и около 14% — областью Боршод. Из числа областей, ввозящих товары в область Чонград, следует отметить также обл. Бараня (8,7%) и Ноград. Незначительная доля ввоза приходится на обл. Толна (0,7%), Дёр-Шопрон (1,2%) и Хайду-Бихар (1,5%). Зарубежный импорт составляет около 5%. (рис. 2.).

Резюмируя транспортные связи области, следует подчеркнуть следующее:

— области Алфёльда бедны минеральными источниками, поэтому для их профиля характерны перевес сельского хозяйства и перерабатывающей промышленности при незначительном удельном весе отраслей добывающей промышленности, что и определяет объём и направление вывоза, а также степень связи с другими областями страны.

Как транспортная сеть страны, так и товароперевозки имеют централизованный характер. Из этого следует, что, как это имеет место и в других областях страны, значительная доля товарооборота области Чонград связана с Будапештом.

— В течение последних десятилетий централизованный характер существенно изменился и в настоящее время отнюдь не является господствующим в ряде случаев. Всё более усиливаются связи области Чонград с Северной Венгрией, Южно-Задунайским краем и областью Комаром. Эта тенденция ведёт к децентрализации. Подобный процесс наблюдается в других областях страны, например, 15% вывозимой из области Бараня продукции получает Южно-Венгерская Низменность, А Северный Алфёльд намного более тесно связан с Северной Венгрией, чем с Центральной зоной.

Этот процесс очень важен с той точки зрения, что противоречия, возникающие между сильно централизованным транспортной сетью и всё более возрастающим трансверсальным оборотом между областями всё сильнее затрудняет организацию бесперебойного движения. Отсюда следует, что в дальнейшем следует уделять больше внимания развитию трансверсальных и (железнодорожных) магистралей.

Структура транспорта

Удельный вес отдельных видов транспорта в перевозке грузов и пассажиров зависит от расположения и географических данных конкретной территории и от уровня технического развития. В области Чонград транспорт представлен почти всеми видами, но существенным является только сухопутный транспорт.

Область располагает и возможностями *водного транспорта*, на область приходится около 10% судоходных водных путей страны, что в ходе исторического развития пытались максимально использовать. Известно, что в средние века перевозимые из Эрдея по реке Марош соль и дерево были необходимы для всей страны. После освобождения от турецкого ига, перед появлением железной дороги, значение водного транспорта сильно возросло. В начале XIX века по Тисе осуществляли транспорт около 1000, а по Марошу около 500 судов. Оживленный оборот наблюдался в сегедской пристани, где ежегодно сгружали около 1375 тысяч ц товаров, в первую очередь соль (40 тысяч т) и зерно (50 тысяч т).

С появлением парохода (в Сегед в 1833 г.) число осуществляющих транспорт традиционных судов значительно снизилось, но они просуществовали до

второй мировой войны и осуществляли значительный оборот (перевозили в основном строительные материалы).

В период между двумя мировыми войнами грузовой оборот на Тисе был значительным, а пассажирский постепенно снижался, с 25 тыс. в 1925 г. до 6800 в 1932 году. В тридцатых годах большинство пристаней на Тисе получили каменное покрытие, что существенно упростило погрузку товаров и сделало её независимой от погоды (Чонград, Сентеш, Чаньтелек, Миндсент, Алдэ). О наличии связи между сухопутным и водным транспортом свидетельствует тот факт, что в 1936 г. в Сегеде и Сольноке с железной дороги погрузили на пароходы 482 тыс. ц товаров.

Во время второй мировой войны с приближением линии фронта фашисты увели значительную часть судов, а остальные уничтожили. После освобождения началось пассажирское и грузовое движение на вновь построенных судах, однако с начала 60-ых годов пассажирское движение было полностью прекращено. Грузовые перевозки также постепенно стали незначительными.

Существенные колебания массы воды между Тисой и Марошем вели к формированию отдельных этапов судоходства, летом и осенью оно часто прекращалось вообще. Из-за отсутствия смолы Тиса становилась всё менее судоходной. Пассажирские и грузовые перевозки не окупали себя, что привело к тому, что транспорт постепенно полностью перешёл к железным дорогам и автодорожным магистралям.

В период шестого пятилетнего плана со строительством пристани в Сегеде начинается реконструкция водного транспорта. С созданием третьего водного каскада на Тисе можно реально рассчитывать на оживление движения по Тисе, а в дальнейшем, со строительством канала Дунай—Тиса может непосредственно включиться в дунайский оборот.

Область располагает и возможностями *воздушного транспорта*, однако нехватает технических предпосылок. Строительство аэродрома было начато в 1915 году, транзит пассажиров из Сегеда начался в 1920 году. Рейсы относились к ведомству венгерского АЕРО ФТ. Во время второй мировой войны аэродром служил военным целям, гражданский транспорт начался снова в 1947 году. В 1962 году между Сегедом и Будапештом перевезли около 10 000 пассажиров. В 1963 г. венгерский аэрофлот прекратил сегедский рейс (как и вообще все рейсы внутри страны) так как техническая оснащённость аэродрома не отвечала задачам принятия новых самолётов и воздушные рейсы были экономически невыгодными. План перспективного развития Сегеда предусматривает строительство нового аэродрома западнее настоящего.

Процентное соотношение двух основных отраслей транспорта обл. Чонград—железной дороги и автомагистралей—предусмотрено с учётом принципа планового, пропорционального развития, на основе принципов, разработанных в региональных планах советов. Каждая отрасль транспорта имеет свою сферу действия и свои задачи, в ходе осуществления которых взаимно предусматривают и пополняют друг друга.

Железная дорога осуществляет в первую очередь перевозку массовых товаров на дальние расстояния, в то время как дальность перевозимых по автодорогам товаров пропорциональна их стоимости (на массу, то есть чем большую стоимость представляет собой данный товар по отношению к его объёму,

тем меньше стоимость его перевозки, откуда следует, что экономична и перевозка на дальние расстояния. Из этого положения вытекает следующее:

- структура оборота грузов по двум отраслям транспорта вообще, но особенно в пределах дальностных зон, существенно отличается,

- основная масса автодорожного оборота связана с внутренним оборотом области, а железная дорога является основным средством осуществления внешнего оборота,

- средняя дальность перевозок двух отраслей транспорта существенно отличается друг от друга, так, например, в 1979 г. на автодорогах она составляла 24 км, а во внутреннем железнодорожном обороте — 142 км,

- 85% перевозимых по железным дорогам грузов транспортируется на расстояние более 50 км, а в обороте грузовых машин положение как раз обратное,

- в структуре железнодорожного грузооборота нет существенного отличия по зонам, а в автодорожном обороте есть; в грузе, перевозимом на короткие дистанции, доминирует земля, галька, камень и строительные материалы, а в автодорожном грузообороте — готовая промышленная продукция и овощи.

В 1968 обеими отраслями транспорта осуществлён грузооборот в 8,7 мил. т, из чего грузооборот железных дорог составил 57,2%. К 1979 году эта пропорция существенно изменилась: из оборота в 15 миллионов тонн на железные дороги приходится всего 33,4%. Что касается объёма грузоперевозок, в то время как мощность железных дорог едва изменилась (1,5%), объём автодорожных перевозок возрос почти в 2,5 раза. Эта пропорция в основном отвечает общей тенденции, разница состоит лишь в том, что в рассматриваемой области расхождение было значительно большим и таким образом автодорожный транспорт ликвидировал своё прежнее отставание.

В пассажирском обороте процентное соотношение двух видов транспорта за последнее десятилетие существенно изменилось. В 1968 г. железнодорожные пассажирские перевозки составляли 47%, в 1979 г. понизились до 14% по сравнению с общим показателем по стране в 34%.

1. Железнодорожный транспорт

Несмотря на сравнительное снижение своей производительности, железнодорожный транспорт сохранил своё значение и является для области необходимым, важным видом транспорта; более того, в силу скачкообразного повышения энергетических расходов, в будущем опять выдвинется на передний план.

Общая протяжённость железнодорожной сети области в 1978 г. составляла 310,5 км, то есть 3,8% от общей сети всей страны. Показатель на 100 км² (7,2 км) несколько отстаёт от среднего показателя по стране (8,6 км). Протяжённость основных железнодорожных линий — 193 км, побочных — 117,5 км. Узкоколейных линий (в 1966 г. — 106 км) в настоящее время уже нет, нет и электрифицированных, двухколейных путей, но 89% сети включено в современную тягу.

Исторический обзор железнодорожного движения

Создание и развитие сети железных дорог области Чонград нельзя, естественно, оторвать от общей железнодорожной сети страны, поскольку железнодорожное строительство в целом никогда не относилось к компетенции одной области, силами области создавались или усовершенствовались лишь отдельные линии, участки.

После открытия первой в нашей стране паровой железной дороги между городами Печ—Ваш (1846 г.) Сегед сравнительно быстро включился в железнодорожное движение.

В 1854. г. построили участок между Сегедом и Филедьхазой (65 км). Создание общей железнодорожной сети страны было начато на основе изложенной в работе графа Иштвана Сечени «Предложение к системе венгерского транспортного дела» принципов, однако последовавшая вслед за провалом освободительной борьбы эпоха абсолютизма благоприятствовала развитию экономической жизни вообще, а потому и темп строительства железной дороги был медленным.

Благодаря своему географическому положению и сравнительной величине Сегед первым среди крупных провинциальных городов получил железную дорогу. В 1958 году после строительства железнодорожного моста через Тису созданные к тому времени железнодорожные линии давали возможность бесперывной поездки через Темешвар до Базиаш.

В 1850-ых годах в Задунайском крае существовало ещё мало железных дорог, в то же время в Алфёльде основные железнодорожные сети уже были построены (общей протяжённостью более 1000 км). Это ясно показывает, что в то время железная дорога стремилась охватить в первую очередь поставляющие зерно территории.

Начавшаяся после соглашения промышленная революция способствовала, естественно, и подъёму в железнодорожном строительстве. Вся страна была охвачена поистине строительной лихорадкой, ежегодно вступало в эксплуатацию около 8—900 км новых линий. Быстрыми темпами ведётся железнодорожное строительство и в области Чонград, что открывало для области благоприятные экономические возможности. Как собственность «Железнодорожного Общества Алфёльд—Фиумеи», в 1869 г. была введена в эксплуатацию линия Сегед—Зомбор, а в 1870. г. — Сегед—Бекешчаба. (В этом же году был открыт железнодорожный мост через Тису на Алдё, но в общественное движение он был передан лишь в 1935 году).

С 1972 года из Сегеда можно было непосредственно ехать в Надьварад, а со следующего года — и в Фиумо. Тем самым Сегед превратился в важный железнодорожный пункт на пересечении двух пересекающих страну линий.

«Железнодорожное Общество Арад—Чанади финансировало строительство железнодорожной линии между Сегедом и Арадом, которая вступила в строй в 1882—83 гг. (через Мако и Мезёхедеш). След за этим было построено ещё несколько более или менее значительных линий, затрагивающих область. Так, в 1887 г. была завершена линия Кунсентмартон—Сентеш, а в 1893) г. — Сентеш—Ходмзёвашархей, что открыло сообщение по левому берегу Тисы до Сайола. в 1888 г. включается в железнодорожное движение страны Чонград, через Филедьхазу, а в 1897 г. через Сёрег—Ведрехаза и Надькикунда и Карой-

хаза. В 1903 году была построена линия Ходмэзёвашархей—Банат (через Мако—Мадярчанад), в 1906 г. — Орошхаза—Сентеш, вместе с ветвью Фабиан—Арпадхалом (рис. 3).

Изменившиеся после первой мировой войны государственные границы Венгрии оказали существенное влияние на железнодорожную сеть области Чонград, ибо прекратили своё существование две важнейшие железнодорожные линии. Транспортная роль Сегеда значительно снизилась, существенно изменилось и транспортно-географическое положение области в целом.

С созданием железнодорожных линий местного значения в основном сложилась настоящая конфигурация железнодорожной сети страны, которая в период между двумя мировыми войнами не претерпела существенных изменений. В этот период строились главным образом линии экономического значения: в 1927 г. ввели в эксплуатацию узкоколейную линию Сегед—Пустамиргеш (762), назначение которой состояло в том, чтобы обеспечить связь между Сегедом и «морем» хуторов.

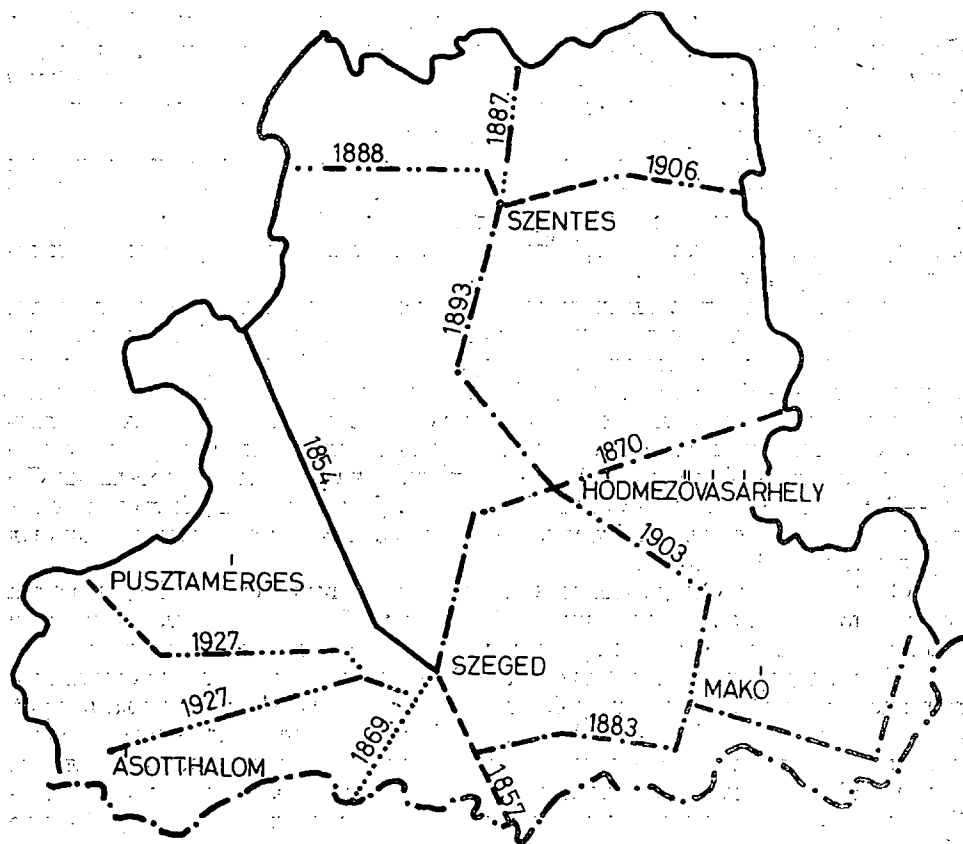


Рис. 3. Периоды железнодорожного строительства

Причинённые второй мировой войной разрушения не оставили в стороне и область Чонград: были полностью разрушены мосты на Мако, Алдё, Сегедский мост, уничтожена или частично увезена на запад подвижная станция, повреждено оборудование технической безопасности, линии местами были прерваны и т.д.

Восстановление шло быстрыми темпами, железнодорожный мост через Тису в районе Сегеда (из дерева) был построен уже к концу 1944 года и просуществовал два года. Мост на Мако восстановили в 1945 году, а на Алдё — в конце 1946 года. К середине 1945 года началось движение по всем линиям.

В последовавший после освобождения период новые линии не строились, основное направление развития предусматривало реконструкцию сети, усовершенствование парка грузовых машин и автомобилей, расширение тяговой сети. В планах перспективного развития несколько раз намечалось строительство железнодорожной линии Сегед—Байа и сегедского железнодорожного моста. Однако эти планы не осуществились и, вероятно, не будет осуществлено и в дальнейшей. Объём отечественного железнодорожного движения не требует строительства железнодорожного моста Через Тису, а оборот Венгрии с Румынией — включая и транзитный оборот — успешно осуществляется через основные восточные железнодорожные ветви.

Транспортный оборот между Южно-Венгерской Низменностью и Южным Задунайским Краем сам по себе не обосновывает строительства железнодорожной линии Сегед—Байа. (Связанные со строительством расходы не окупились бы даже в течение нескольких десятилетий). Однако создание этой линии открыло бы возможности лучшего использования вагонного парка. Дело в том, что Южно-Венгерская Низменность получает намного больше груза, чем вывозит, в то время как в Южно-Задунайском Крае положение как раз обратное; отсюда очевидно, что создание этой линии способствовало бы более рациональному использованию вагонной мощности.

Рационализация железнодорожной сети в нашей области была завершена в 1975 году. В результате этого железнодорожная сеть сократилась на 127 км.

Было проведено усовершенствование основной линии Цеглед—Сегед, с внедрением современного оснащения по технике безопасности. В шестом пятилетнем плане продолжается электрификация линии. В настоящее время ведётся усовершенствование на линии Бекешчаба—Сегед. Учёт постоянно возрастающих запросов делает обоснованным реконструкцию линии Ходмэзёвашархей—Сольнок.

Определённое отставание наблюдается в усовершенствовании, модернизации железнодорожных станций. (например, Ходмэзёвашархей—Сентеш, Чонград, Сегед—Рокуш). Необходимо усовершенствовать техническую оснащённость разгрузки, особенно в отношении таких товаров торговой сети, где процент механизации низок (15%).

Железнодорожный оборот

Основная задача железнодорожного транспорта заключается в осуществлении грузооборота, который даёт большую часть дохода. Пассажирские перевозки с самого начала имели подчинённое значение, особенно с расширением сети автомобилей, отрегулированием и расширением автобусных рейсов, то

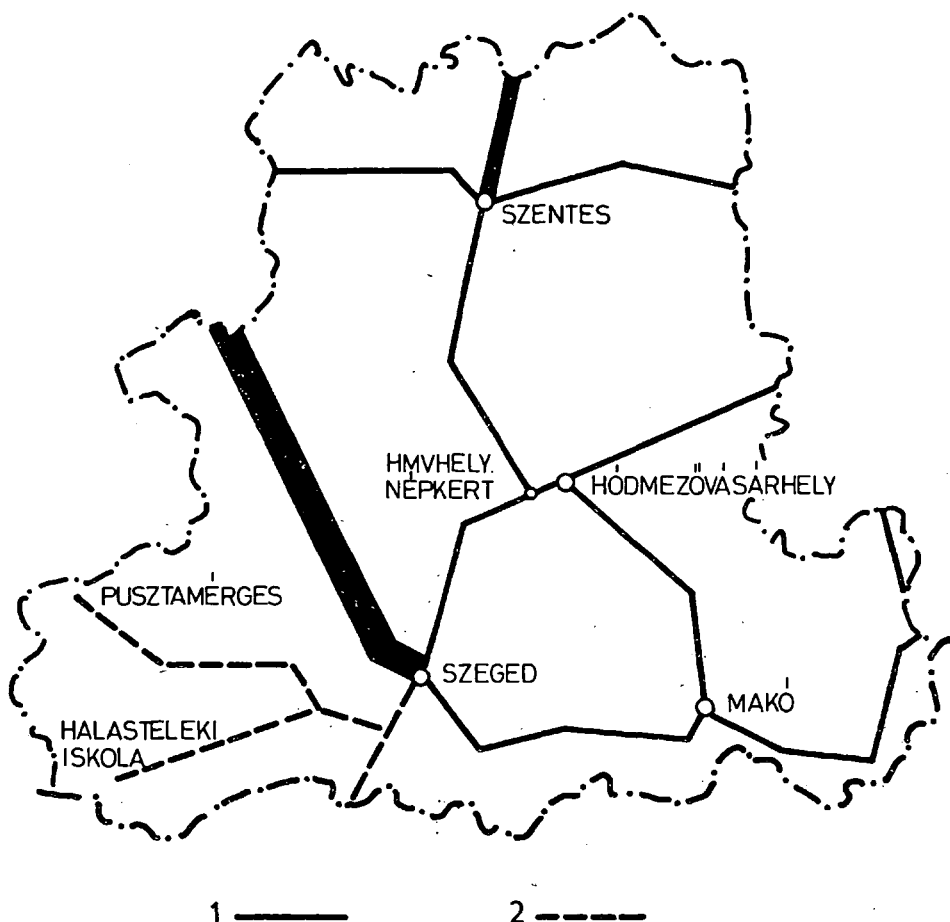


Рис. 4 Железнодорожные перевозки в 1959 г.
 1 = 1000 тыс. т/км 2 = 0—100 т/км

есть в силу конкуренции с автодорожным транспортом их удельный вес значительно понизился.

В 60-ых годах в области наблюдается значительный темп роста оборота железнодорожного транспорта, связанный со стремительным промышленным развитием, однако в прошлом десятилетии железнодорожный оборот остался уже приблизительно на том же уровне (с 1968 по 1978 гг. он возрос всего лишь с 4981 тыс. т до 5054 тыс. т).

Поскольку оборот неравномерно распределяется по железнодорожным линиям области, естественно, что и изменения в разной мере затрагивают отдельные участки. В 1959 г. почти половина грузооборота приходилась на линию Сегед—Кишкунфиледьхаза (рис. 4). затем до 1973 г. тем роста грузооборота был выше всего на линии Ходмэзёвашархей—Сентеш, где он возрос почти вдвое

(рис. 5). Значительные изменения произошли и на других основных ветвях железной дороги (в сторону расширения), в то же время на линиях Сегед (Мако—Мэээхедеш и Сентеш—Орошхаза объем оборота снизился. Подобное снижение оборота наблюдалось и на прекращённых с тех пор линиях экономического значения. Сущность произошедших в этот период изменений в распределении оборота состоит в том, что значительные изменения имели место в распределении нагрузки по основным линиям, что привело к значительной выравнен-

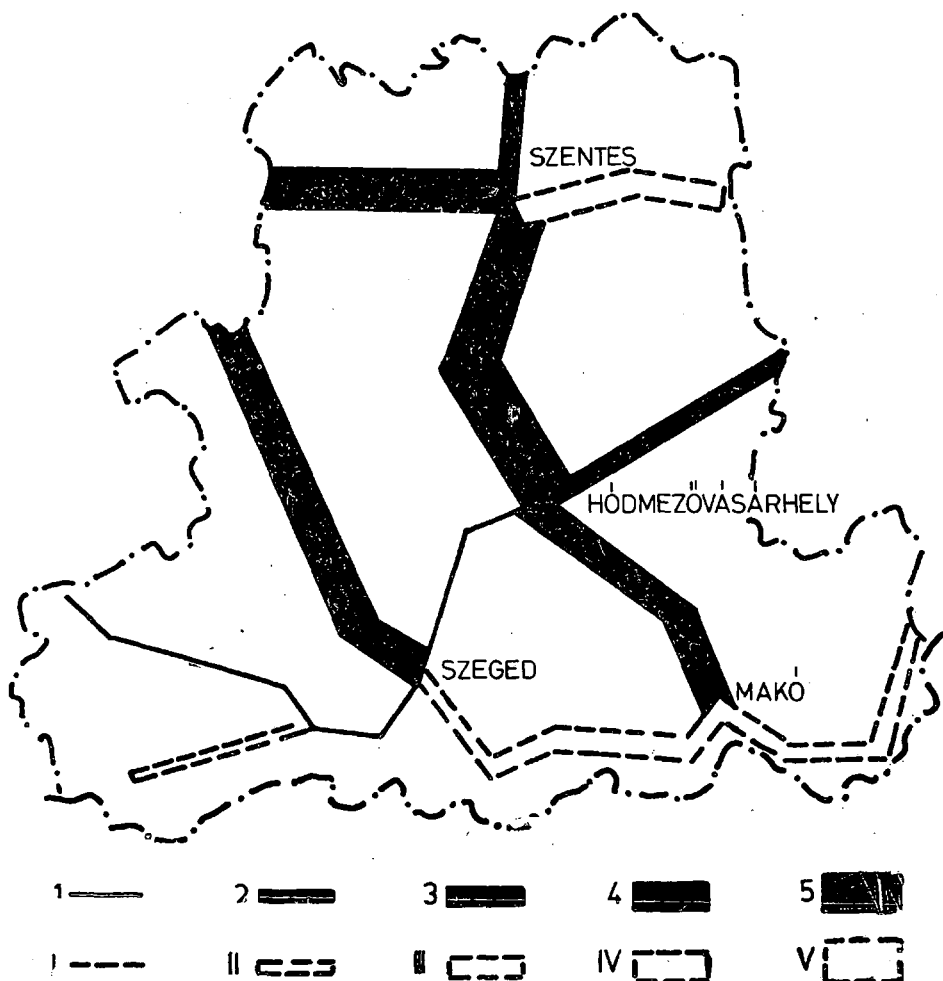


Рис. 5 Изменение оборота железнодорожных перевозок в % (1959—1973 гг)

Прирост: 1 = 0—25	2 = 25—50	
3 = 50—100	5 = 100—150	
Снижение: I = 0—25	II = 25—50	
III = 50—100	IV = 100—150	V = 150—200

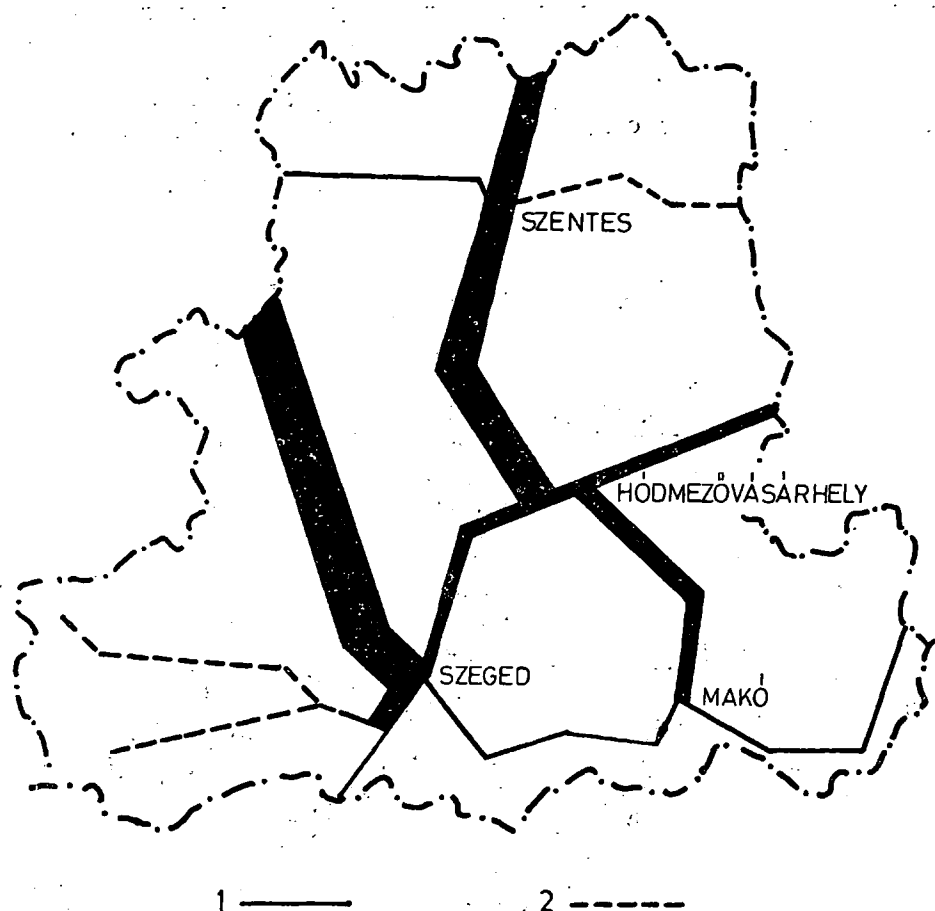


Рис. 6 Железнодорожный грузооборот в 1973 г.

1. = 1000 тыс. т/км
2 = 0—100 тыс. т/км

ности (рис 6.). Это — очень существенный факт, так как возросший грузооборот не только требует, но и одновременно служит основой усовершенствования указанных линий.

Сравнение структуры получаемых и отправляемых грузов, можно видеть значительные изменения, имеющих своей причиной экономическую деятельность области. Эти изменения более наглядно можно проследить на обороте отдельных станций (рис. 7).

Распределение грузооборота по отдельным станциям не показывает механической зависимости от размера поселения, а структура его сильно дифференцирована. Например, на станции Алдэ из числа отправляемых товаров доминируют горючие материалы, а на станциях Кишзомбор, Апатфалва, Чанадпалота,

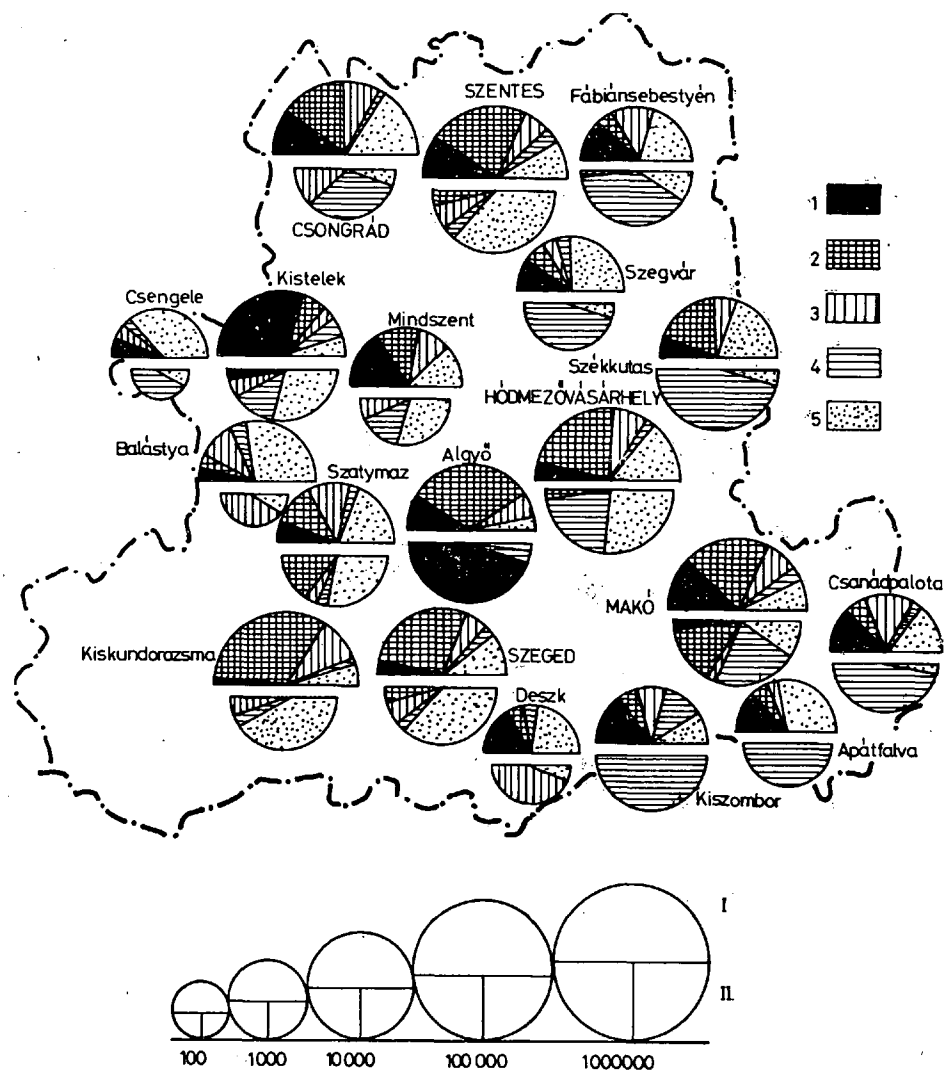


Рис. 7 Железнодорожный грузооборот по отдельным станциям (1973)

- 1 = топливные материалы
- 2 = галька, камень, песок
- 3 = цемент, известь, кирпич, дерево
- 4 = продукты сельского хозяйства и пищевой промышленности
- 5 = прочие товары
- I = отправка
- II = приём

Сегвар, Чонград — в основном сельскохозяйственные продукты. Интересно отметить, что в структуре отправляемых товаров большого различия не наблюдалось.

Остановимся кратко на направлениях транспортировки более важных с точки зрения области Чонград товаров. Оборот угля между областями определяется географическим положением мест их добычи и районами, использующими импортный уголь.

Районы, где производится добыча угля, в программном порядке осуществляют его транспортировку, то есть Северно-венгерские и Задунайские районы имеют свои области обеспечения. Таким образом, например, из Боршода в Задунайский край или наоборот могут иметь иногда место лишь очень незначительные транспортировки. Область Чонград потребляет больше чем полмиллиона т угля, в первую очередь из области Комаром, затем — Боршод и Бараня.

Оборот фракций нефти и природного газа в стране составляет 9 миллионов тонн. Большая часть отечественной и импортной нефти поступает по трубопроводам, упомянутый выше объём железнодорожных перевозок складывается главным образом из производных нефти. Нефтеперерабатывающая промышленность сосредоточена в Центральной Зоне и Северно-Задунайском крае, и в незначительных размерах — в области Зала. Подавляющее большинство поступающих в область Чонград нефтепродуктов происходит из Центральной зоны и из импорта. Из добываемой в области нефти по железной дороге около 100 тысяч тонн отстает на нефтеперегонный завод. Минеральная нефть составляет 10% вывозимых из области товаров и 6,6% ввозимых.

Оборот руды в общем по стране является значительным, составляя около 10% общего оборота, однако по понятным причинам область Чонград он затрагивает лишь в очень незначительной степени (1,5% оборота).

Из числа строительных материалов значительным является оборот камня гальки, песка, земли, кирпича, черепицы в стране (в общей сложности около 18 миллионов тонн), поток его направлен из горных областей в Алфёльд. Оборот между отдельными областями Алфёльда, естественно, незначительный. Потребность в строительных материалах (около 2 мил. т) область Чонград удовлетворяет подвозом в первую очередь из Центральной зоны (50%), из Боршода (15%), Барани (10%) и Нюграда.

Продукты указанной категории составляют около 46% от общего объёма поступающих в область, в то же время в отношении вывоза они незначительны, составляя лишь 6%. Это чрезвычайно большое отклонение приводит к большим различиям объёма ввоза и вывоза. В отличие от других строительных материалов, наблюдается оборот кирпича и черепицы между областями Алфёльда, например, из области Бекеш закупку кирпича и черепицы производит не только Чонград, но и все остальные области Алфёльда (и даже Северной Венгрии).

В области оборота цемента и цементных материалов (в общем по стране около 5 миллионов тонн) наблюдается явное отграничение областей производства и потребления. Область Чонград покрывает свои потребности в этих материалах за счёт ввоза из области Бараня, Боршод, а также за счёт импорта.

Оборот железа и стали в стране лишь в незначительной степени затрагивает Чонград (около 5% грузооборота), причём объём вывозимой и ввозимой продукции приблизительно одинаков и ведётся в основном с Будапештом.

В обороте искусственных удобрений и средств защиты растений область заинтересована как потребитель, удовлетворяя свои потребности в этих про-

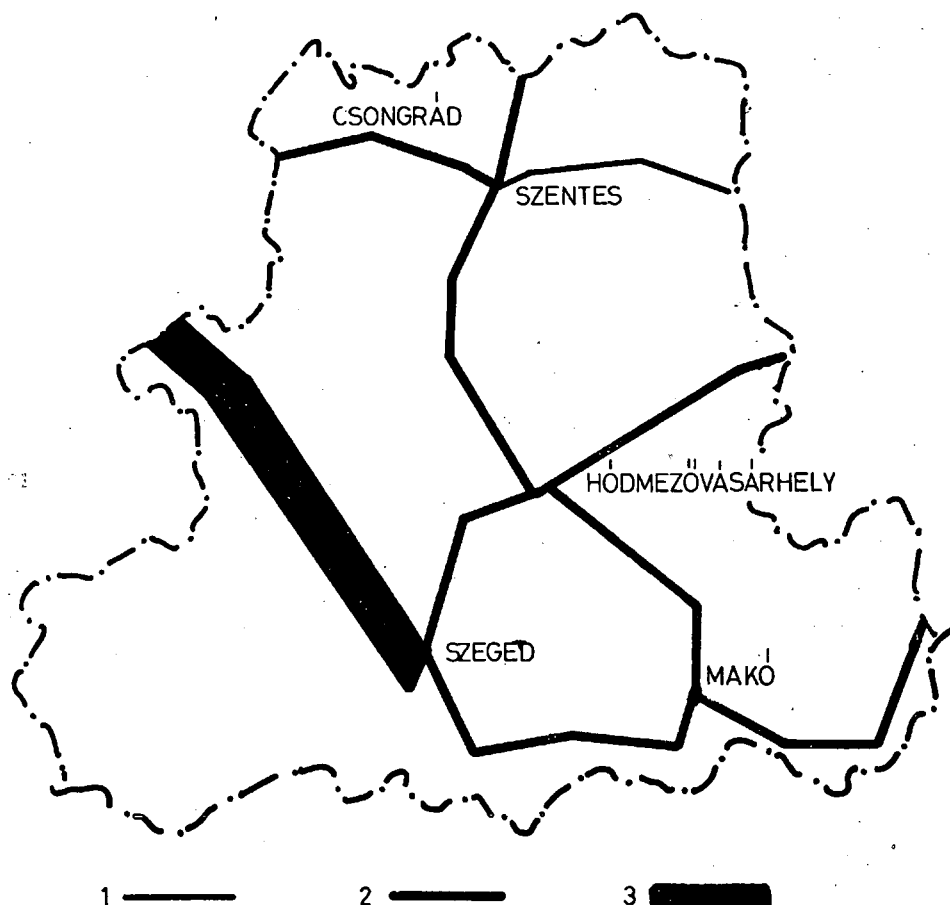


Рис. 8 Число пар поездов каждую неделю

1 = 21—40

2 = 41—60

3 = 60 (каждый десятый ход — один вагон)

дуктах в первую очередь из Боршода, Сольнока и импорта. Транспортировка минеральных удобрений составляет около 5% грузооборота области.

Оборот сельскохозяйственных продуктов очень существенно затрагивает область, составляя около 30% вывоза. Пшеница идёт главным образом на экспорт и в Будапешт, сахарная свёкла — в область Бекеш, а овощи и живое мясо — в Центральную зону.

Резюмируя железнодорожный грузооборот, следует установить следующее:

— подавляющее большинство товаров широкого портеблления ввозится из Северной Венгрии, Средне- и Южно-Задунайского края. Их распределение между отдельными областями Алфёльда в основном равномерное, районы при-

тяжения хорошо отграничены. Область Чонград осуществляет значительный оборот с Серевной Венгрией и Южно-Задунайским краем.

— Грузооборот между отдельными областями Алфёльда незначительный, только некоторые отдельные продукты представляют значительный оборот, как, например, минеральные удобрения, кирпич и некоторые сельскохозяйственные продукты (сахарная свёкла).

— Большая часть продуктов сельского хозяйства и пищевой промышленности (зерно, картофель, овощи, фрукты, рогатый скот, сахар и т.д.) идёт на экспорт или направляется в промышленные районы и оборот их между отдельными областями Алфёльда наблюдается очень редко.

— По железной дороге перевозятся в первую очередь товары большой массы на дальние расстояния, а потому понятно, что железнодорожный оборот местного значения, в пределах области имеет небольшой объём.

Что касается пассажирских перевозок, за последнее десятилетие, с 1968 по 1978 год они сильно упали: с 9 миллионов до 4,3 мил. Хотя эта тенденция наблюдается во всей стране, в области Чонград темп падения особенно резок (1% по сравнению со средним по стране в 1,6%). Это объясняется в первую очередь стремительным ростом автомобильных и автобусных перевозок, но несомненно связано и со значительным падением числа мигрирующих.

Число пар поездов по неделям отражает объём пассажирских перевозок по отдельным линиям. (рис. 8). Отсюда видно, что он отличается от распределения грузооборота: резко выделяется линия Сегед—Будапешт, но в то же время пропорция пассажирских перевозок по линии Сегед—Мако—Мзёхедеш превышает грузооборот и едва отстаёт от основной линии.

2. Автодорожный транспорт

Нет необходимости доказывать важность автодорожного транспорта в обеспечении потребностей перевозок, хотя роль его в отдельные периоды изменялась; динамика экономической жизни настоящего времени превратила его в важнейшее средство осуществления оборота.

Густоту автодорог области отражает тождественный со средним по стране показатель в 31 км на 1 км², то есть почти в четыре раза выше железнодорожного показателя. Показатель грузооборота на 1 км (7350 т) также почти не отличается от среднего по стране.

Развитие автодорожного транспорта

В средние века к числу более важных торговых путей относились те, которые, проходя через долину реки Мароша, связывали территории Эрдеи с внутренними районами страны. Разветвляясь у Арада, они пересекали Тису у Сегеда и Сентеша—Чонграда. Пути, ведущие из южных районов, вели к столице через Сегед.

Надёжность, проходимость путей, особенно в восточной части области и в долине Тисы, зависела от погоды. Во время весеннего таяния снега и в дождливые периоды они становились непригодными для подвод. Место основных путей, связывающих более крупные поселения, изменилось, но направление

их не изменилось, то есть они были предшественниками современной дорожной сети.

В соответствии с военными картами императора Йозефа II, в XVIII веке область имела густую дорожную сеть, которая, однако, не была единой, так как устье Тисы делило её пополам, и связь поддерживалась лишь посредством двух переправ, о которых уже была речь выше (рис. 9).

Состояние и надёжность дорог в XVIII веке едва отличались от предшествующих столетий, их качество зависило в первую очередь от погодных условий. Качество дорог пытались улучшить (с очень небольшим успехом) посыпкой подзолом. Отрегулирование рек само по себе не принесло существенного изменения, на территориях, спасённых от опасности наводнения, появлялись, естественно, новые пути, но они не оказывали существенного влияния на сложившуюся в области конфигурацию дорожной сети.

Быстрое и существенное изменение в развитии дорожной сети означало расширение дорог и их твёрдое покрытие. Необходимый для этого камень

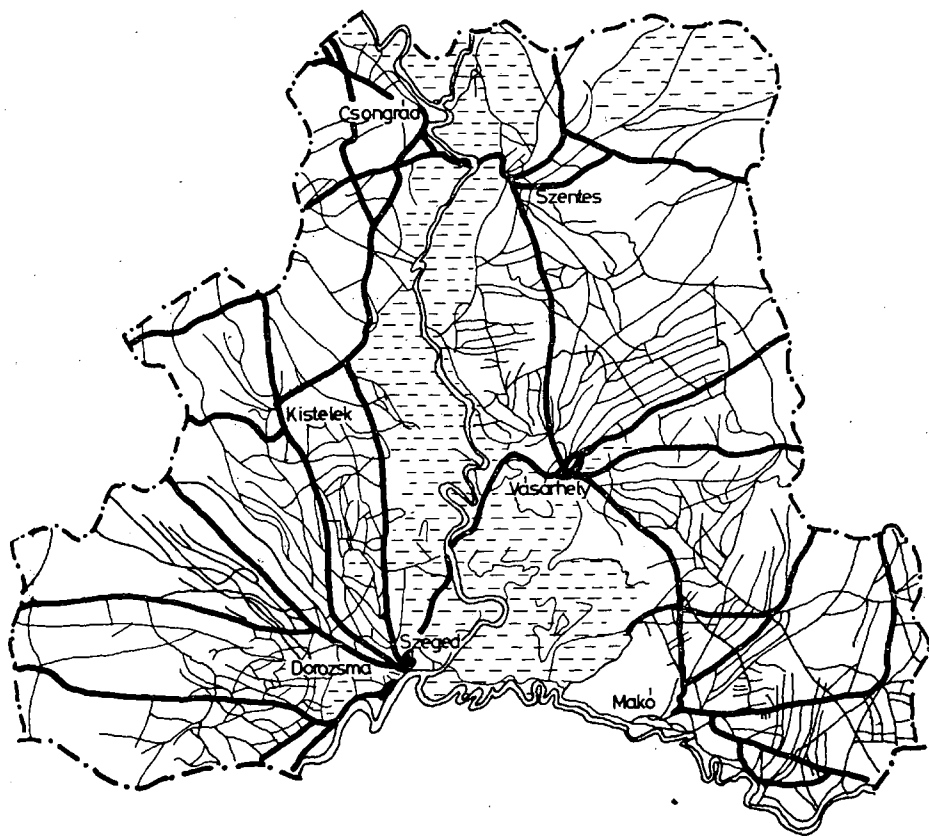


Рис. 9 Дорожная сеть в соответствии с военными картами Йозефа II

поставлялся, естественно, железной дорогой, а потому этот процесс начался с развитием железных дорог. Каменное покрытие внутренних городских дорог до появления железной дороги началось лишь в Сегеде (1841 год), а в Сентеше и Ходмзэвашархее значительно позже (1873 г.).

В 1883 году протяжённость каменных дорог в области Чонград была лишь 7 км. Работы по облицовке дорог ускорились с начала следующего века и одновременно велись работы над покрытием нескольких дорог: Сегед—Алшко-кёзпонт, Сегед—Киштелек, Сентеш—Орошхаза, Сентеш—Ходмзэвашархей и др.

В 1930 году началось строительство трансконтинентальной дороги Е 5, которая дошла до Сегеда в 1935 году. В 1937 году число отстроенных в области Чонград дорог составляют 5,8% от общего количества в стране. К этому времени в основном сформировалось то состояние дорожной сети, которое имеется и сейчас, все города области включались в общую дорожную систему дорогами твёрдого покрытия. Однако это положение не отвечало требованиям времени, так как лишь трасса Е 5 и дорога Сегед—Алдё отличались удовлетворительным качеством.

В период после освобождения одной из наиболее срочных задач было восстановление разрушенных войной дорог, мостов. В 50-ые годы не велись значительные работы по усовершенствованию дорог, стремились в основном к подержанию их в том же состоянии; в незначительной степени имело место и расширение дорожной сети.

Основное качественное изменение в развитии дорожной сети произошло в последние два десятилетия. В этот период в основном завершились работы по реконструкции основной дорожной сети, включая и участки, проходящие через поселения. Был построен новый мост через Марош в Мако, Алдэйский и Сегедский мосты через Тису, в ходе работ по усовершенствованию трассы Е 5 у Сегеда построили четырёхколейный переход. Ведутся работы по восстановлению моста через Тису между Чонградом и Сентешем.

В 1979 году в области реконструировано 97,7% общей дорожной сети в 1332 км. При этом 98% дорог с твёрдым покрытием не пыльные и 64% имеет ширину 6 м и больше. Структура дорог по покрытию показывает, что темп дорожного строительства был высоким и не отстал от среднего по стране (табл. 1).

Что касается качественной структуры дорог общего пользования шоссейных дорог, она несколько хуже среднего положения в стране: немного выше

Таблица 1

Структура дорог области Чонград государственного значения по их покрытию (в км)

Год XII. 31	Бетон	Асфальт	Поверхн. по- крытие	Не- пыльн. макадам	Мокрый макадам	Земл.	Всего
1965	90,1	39,6	458,5	64,8	445,8	243,0	1307,5
1970	79,3	40,2	481,8	44,0	558,1	52,3	1317,4
1975	37,6	3,2	767,4	12,4	437,1	38,2	1344,3
1980	27,9	1,8	926,4	12,2	327,7	25,0	1359,5

Таблица 2

Протяжённость дорог различного типа в км, 1979 год

	Авто- страда	Авто- дорога	Перех. до- рога с ав- тострады на автод.	Перво- класс- ные	Второ- класс- ные	Связы- вающие	Стыко- вые	Веду- щие к вокзалу	
Область	—	—	—	107	158	886	158	23	1332
%	—	—	—	8,3	11,9	66,5	11,9	1,7	100,0
Страна	112	79	55	1928	4455	17 383	5197	596	29 805
%	0,4	0,3	0,2	6,5	15,0	58,3	17,4	2,0	100,0

процент земляных дорог и соединительных, в то время как дороги второго класса и стыковые дороги составляют несколько меньший %. (табл. 2.)

Дороги, находящиеся в ведомстве советов, несмотря на некоторое развитие, всё же показывают неблагоприятную картину. Процент отстроенности не превышает 16, и даже в пределах поселений лишь 28 %. В Сегеде 58 % улиц не имеют твёрдого покрытия, а в сёлах этот процент равен 88. Приведенные данные достаточно ясно свидетельствуют о том, какие огромные и в то же время срочные задачи стоят перед советами в области развития дорожной сети, особенно совершенствования внутренних дорог (табл. 3).

Автодорожный оборот

Последнее десятилетие отличается чрезвычайно высоким темпом роста автодорожного грузового и пассажирского оборота: число пассажирских перевозок увеличилось в 3,5 раза, а транспортируемого груза — в 2,5 раза. Поскольку этот показатель в области Чонград значительно превысил средний показатель роста по стране, области удалось почти ликвидировать своё прежнее отставание в этом отношении. Число дальних пассажирских перевозок на 1 км в области (в 1979 г. 18 600) лишь немного отстал от среднего показателя по стране (26 700); тот же показатель получим, принимая за основу расчёта пассажиры/км.

О стремительном росте *автобусного движения* свидетельствует не только рост числа пассажиров, но и число включённых в автобусное движение поселений, а также повышение частоты рейсов. В настоящее время все деревенские поселения области охвачены автобусной сетью. Картограмма, показывающая частоту автобусных рейсов, хорошо отражает численность едущих в центр пассажиров притягательную силу центров (рис. 10). Понятно, что Сегед в этом отношении далеко превышает показатели других городов области.

70 % пользующихся услугами автобуса местные жители. Хотя города уделяют большое внимание соответствующей организации массового движения, бесперебойному, беспрепятственному осуществлению массового транспорта, всё же в этом отношении есть ещё значительные трудности.

Снижению перенагруженности часов пик с Сегеде служило введение ступенчатости в начале рабочего времени. Увеличению числа рейсов и густоты их препятствует недостаток рабочей силы. Дальнейшему развитию массового транспорта препятствует также очень низкая степень отстроенности дорог. Следует отметить значительное улучшение культуры пассажирских перевозок.

Таблица 3.

Данные относительно находящихся в ведомстве совета обл. Чонград борог, мистов и тротуаров (на 31. XII. 1978 г.)

Администр. единица	Доеоги советов всего				из ний внутренние				Мосты		Тротуары	
	Длина	Отстроено	Степень от строенности	Всего	Отстроено	Процент отстр.-ти	Всего	Грузовые де- рж. выше 20 т	Ширина более 6 м	Железобет. структура	Всего	Отстроен ность
	км	км	%	км	км	%	шт	шт	шт	шт	км	%
Сегед	823	162	19,7	384	162	42,2	29	5	11	25	688,2	90,3
Ходмзёвашархей	167	54	32,3	134	54	40,2	15	8	9	14	338,7	91,3
Сентеш	141	46	32,6	100	46	46,0	10	1	1	10	189,0	92,7
Мако	392	35	8,9	146	35	23,9	5	—	2	4	196,7	100,0
Чонград	129	30	23,3	69	30	43,4	—	—	—	—	113,6	92,7
Города всего:	1652	327	19,7	833	327	39,2	59	14	23	53	1526,2	92,2
Посёлки всего:	1121	107	9,5	572	69	12,1	41	20	23	38	1171,7	62,7
Область всего:	2773	434	15,7	1405	396	28,2	100	34	46	91	2697,9	79,4

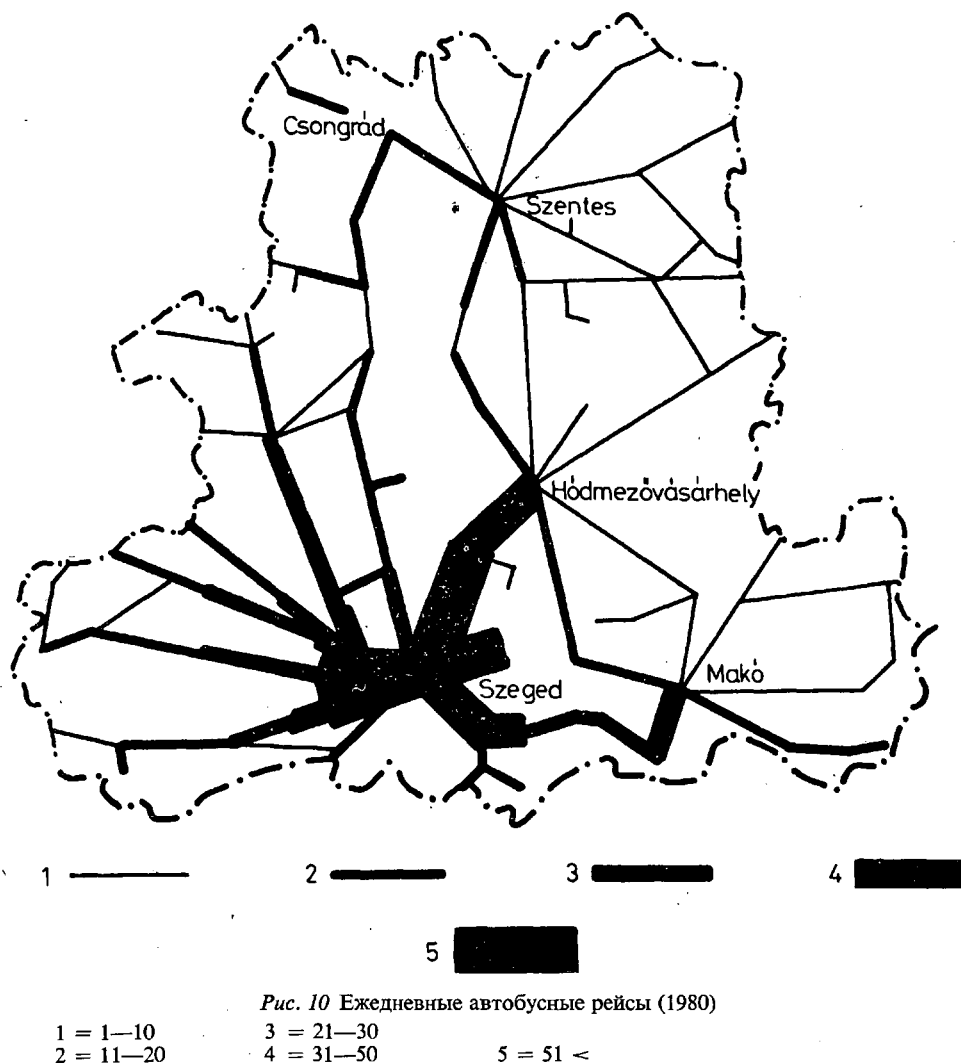


Рис. 10 Ежедневные автобусные рейсы (1980)

В городах Ходмэзёвашархей, Мако и Сентеш построены современные автобусные станции. Быстро растёт число автобусных остановок.

Важным элементом развития общественного дорожного транспорта является очень быстрый рост числа личных автомобилей, которое, хотя и не может подменить массовый транспорт, но в то же время играет очень большую роль в нём. Показатель обеспеченности личными автомашинами в пересчёте на 1000 жителей в области равен 257 и лишь очень немного отстаёт от среднего показателя по стране. Значительно улучшилась служба авторемонтных сервисов. Число бензинозаправочных колонок за последнее десятилетие выросло

почти вдвое, значительно превысив темп роста по стране, в результате чего удельный вес области повысился в этом отношении с 2,6% до 4%. По числу автомашин область также составляет около 4% от общего количества по стране, но если учесть, что область должна обеспечить горючим материалом проходящий через неё в направлении двух пограничных станций автопоток, станет понятным, что существующих сейчас 19 бензинозаправочных колонок мало.

Удельный вес области в автобусном и грузовом парке страны составляет 3,6%, потребности перевозки удовлетворяются с трудом. В противовес другим средствам передвижения, число мотоциклов с ёмкостью более 125 см³ за последние годы не увеличилось, вернее, существенно понизилось, однако удельный вес области в этом отношении всё же остаётся сравнительно высоким, 5,3%. Это снижение связано со всё большим распространением автомашин. (таблица 4).

Таблица 4

Парк автомашин и мотоциклов

	1964	1970	1975	1978
Автомашины (шт.)				
область	3 319	10 712	23 855	34 909
страна	86 247	610 863	320 078	300 553
Мотоциклы (шт.)				
область	9 019	17 554	18 996	16 052
страна	367 711	240 265	579 907	839 126

Из приведенных данных очевидно, что отставание области в отношении автомобильного транспорта незначительное и можно сказать, что область Чонград тоже «вступила в век машин», со всеми преимуществами и недостатками этого. И поездки, и перевозки стали быстрее и удобнее, но одновременно возросли и дорожные расходы. И в дальнейшем важными задачами является сохранение (поддержание) соответствующего качества дорожного покрытия, ремонт дорог, повышение их грузовыдерживающей способности, улучшение основных транспортных показателей, повышение процента внутренних дорог твёрдого покрытия, снижение проявляющейся в массовом транспорте напряжённости, развитие сети ремонтной службы и других станций услуг. Всё это, бесспорно, срочные задачи, при решении которых, однако, необходимо принимать во внимание возможности страны и в связи с этим постепенно планомерно осуществлять их.

Автодорожные грузовые и пассажирские перевозки за последние два десятилетия быстро выросли. С 1964 по 1979 год грузооборот повысился втрое, а перевозка пассажиров — почти в 6 раз.

Структура грузового товарооборота отличается от структуры железнодорожного товарооборота. Большая часть его состоит в перевозке местных или прибывших по железной дороге грузов, как, например, земля, галька, камень, опсек и другие. Соотношение промышленных товаров и сельскохозяйственных примерно одинаково. Из области производится автомашинная перевозка промышленных продуктов, фруктов и овощей.

Территориальное распределение оборота по дорогам неравномерное. Наибольшее движение наблюдается в первую очередь на основной магистрали Е 5, а затем на дорогах между Сегедом и Ходмэзёвашархеем, Чонградом и Сентешем (рис. 11). Приведенные на рис. 12 показатели оборота в 1956 и 1975 гг. отражают произошедшие за два десятилетия изменения. Как показывают данные, оборот вообще, и особенно на основных магистралях, сильно возрос. Это делает обоснованным строительство автомагистрали Е 5, расширение автодороги между Сегедом и Ходмэзёвашархеем, восстановление моста между Сентешем и Чонградом через Тису и совершенствование трассы.

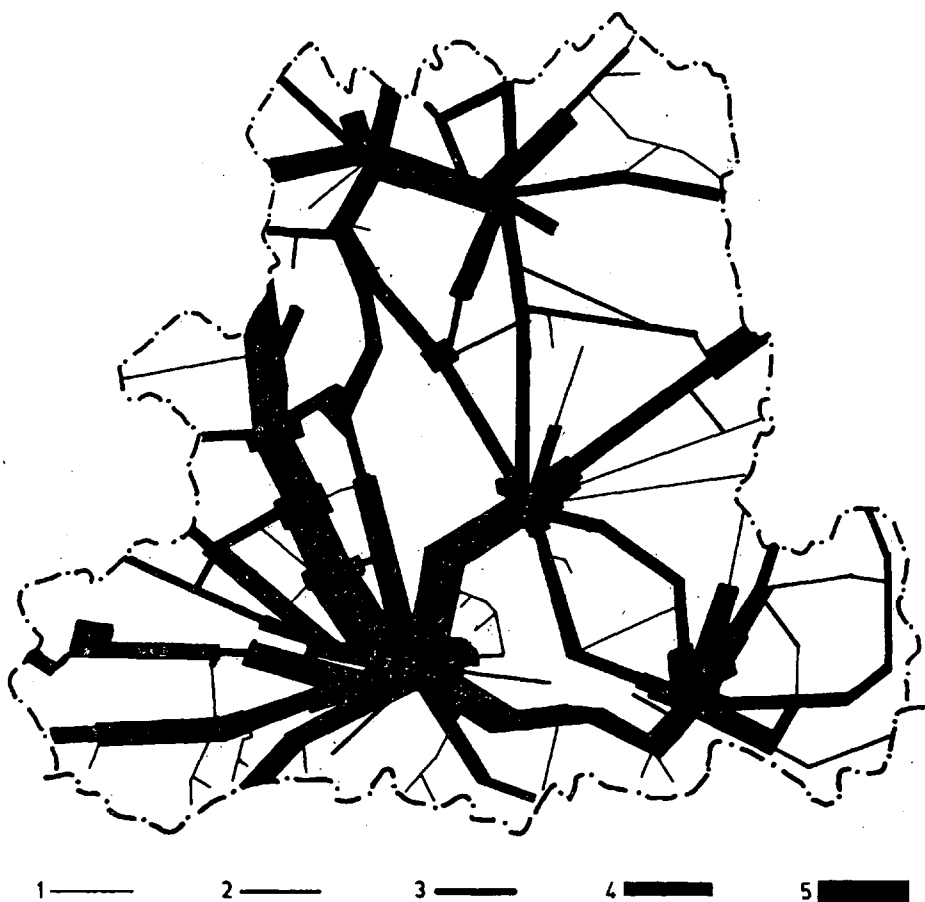


Рис. 11 Грузовая нагрузка дорог (данные подсчета грузовой нагрузки дорог страны в 1975 г.)

1 = 1—199	3 = 500—999	
2 = 200—499	4 = 1000—1999	5 = 2000
(средние дневные показатели оборота в автомашинах)		

Вблизи городов движение значительно возрастает, отражая притягательную силу центров и размер его территории. Это так свидетельствует о том, что транспортно-географическое положение поселений в пространственной системе, а также их роль в экономической жизни страны находят своё отражение и в размере транспортного оборота и оказывают влияние на развитие поселений.

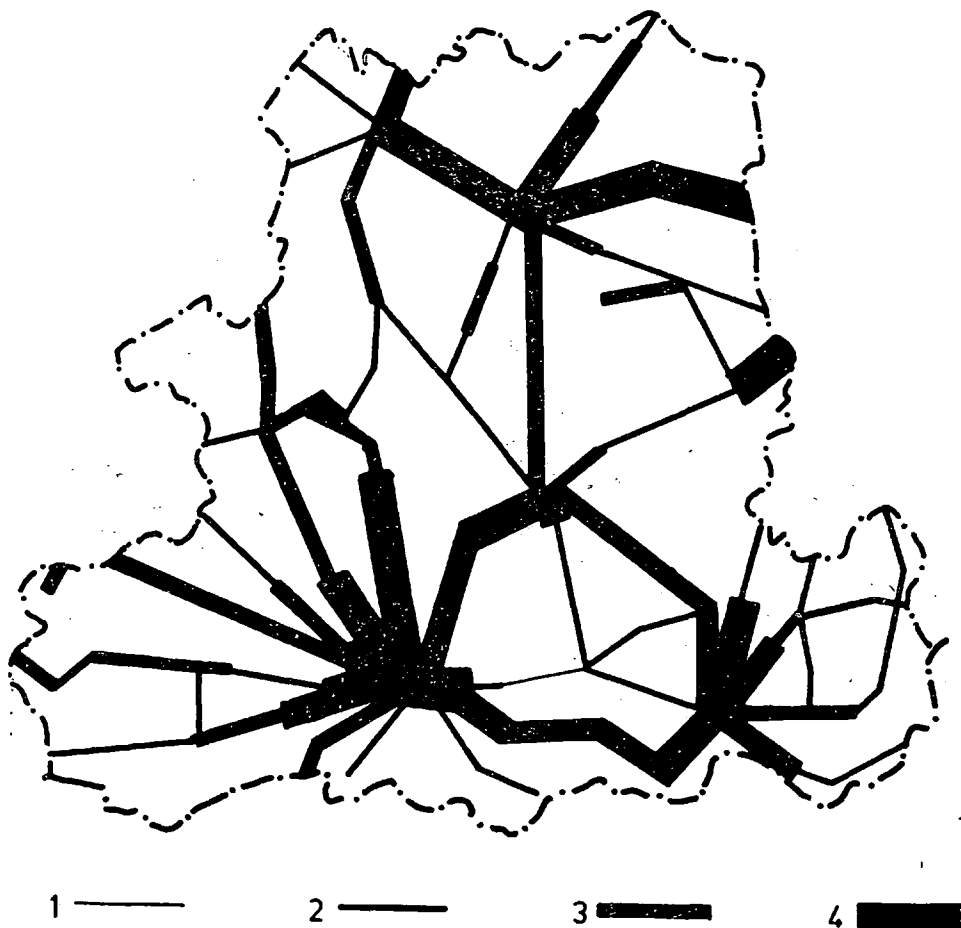


Рис. 12 Величина дорожного движения в автомашинах в 1956 г.

1 = 200—499 2 = 500—999
3 = 1000—1999 4 = 2000 <

*Определение транспортно-географического положения
населённых пунктов*

Транспортно-географическое положение — релятивное понятие, оно зависит от того, в каком отношении производится сравнение. Так, например, многие находящиеся вдоль важных авто- и железнодорожных линий поселения обладают отличными транспортными возможностями, но в силу дальности расположения от центра их положение является более неблагоприятным, чем положение поселения, находящегося вблизи к центру, хотя оно связано с центром лишь просёлочными дорогами.

В силу внутреннего жизненного ритма микрорайона экономическая, социальная и культурная жизнь, производство и потребление населённого пункта сильно тяготеют к центру, а потому и положение по отношению к центру следует считать важнейшим фактором транспортно-географического положения.

При его определении мы принимали во внимание следующие факторы:

- величину движения на транспортных средствах по дорогам
- густоту автобусных рейсов
- процент пассажиров с проездными билетами на автобус и на железную дорогу по отношению ко всему населению,
- время, необходимое для достижения центра (принимая за основу наиболее благоприятный по расписанию вариант).

Сделанная на основе данных о нагруженности проходящих средств транспорта карта движения по шоссейным дорогам хорошо отражает центры транспортных узлы и постепенно увеличивающееся по мере приближения к ним движение, равно как и периферические участки со слабым движением.

С целью облегчения дальнейшего анализа проходящие через населённые пункты дороги целесообразно разделить на следующие категории в зависимости от величины движения:

- низкого движения, если ниже 500 т/день,
- среднего, если движение составляет 500—1000 т/день,
- высокого, если находится в пределах 1000—2000 т/день, и
- очень высокого, если превышает 2000 т/день.

Проводя подобное деление по категориям населённых пунктов и отражая это на картограммах, мы получим такие территориальные различия, которые характеризуют транспортно-географическое положение. Это и естественно, поскольку в зависимости от величины центра близлежащие и обладающие большим транзитным движением поселения отличаются от остальных. Как показывает таблица, основные линии, то есть располагающие большим населённые пункты, и находящиеся на периферии, с небольшим движением, хорошо ограничены друг от друга (рис. 13)

Включение в анализ густоты автобусных рейсов обусловлено тем, что отражение её на картограмме показывает одновременно как процент, так и направление систематически курсирующих по шоссейным дорогам. В соответствии с этим густота рейсов также характеризует транспортно-географическое положение, и, что очень важно, транспортное тяготение, принадлежность. Картограмма как и в случае картограммы величины движения, отражает зональность положения поселений и одновременно отражает и границы притяжения транспортных узлов. На основании этого распределение населённых пунктов по ка-

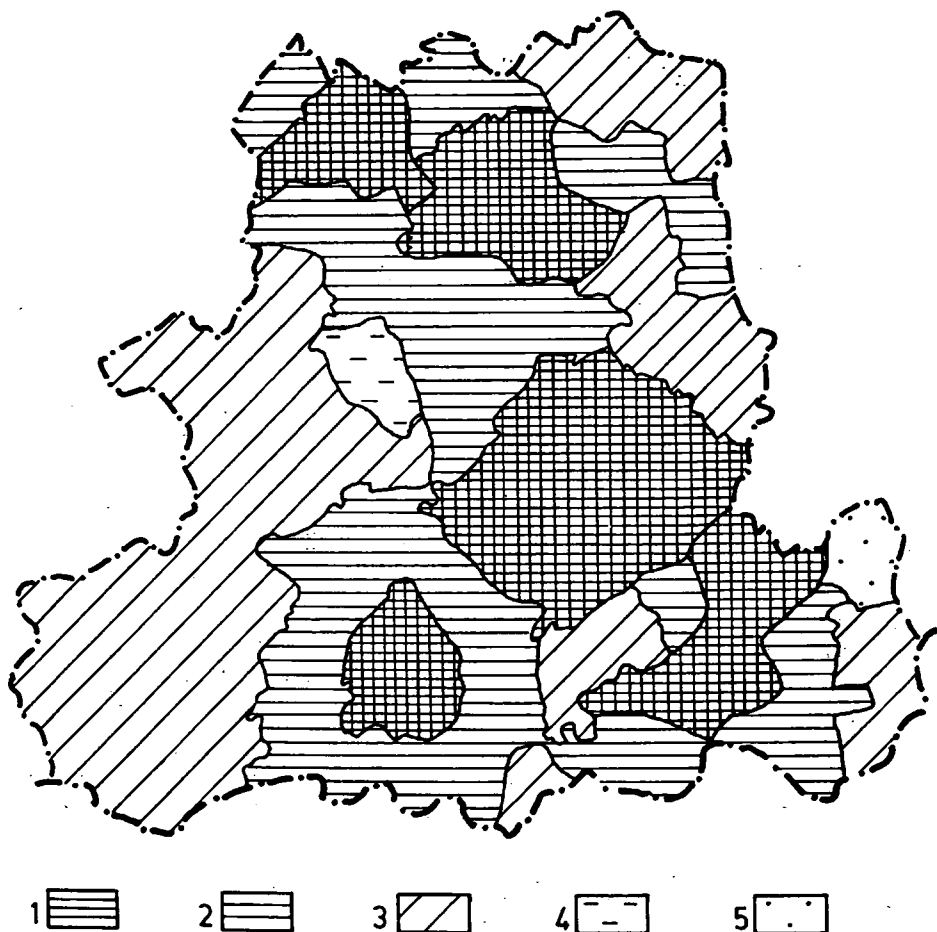


Рис. 13 Величина грузового дорожного движения, проходящего через поселения (1975)

1 = центры	2 = 2000 т	3 = 1000—2000
4 = 500—1000	5 = 500 >	

тегориям даёт возможность сравнения с другими транспортными показателями (рис. 14).)

Для сравнения с другими показателями транспортного движения по густоте автобусных рейсов целесообразно выделить следующие категории:

- низкая частота рейсов, если меньше 6 в день,
- средняя, если число рейсов в день равно 6—15,
- высокая, если находится между 15—30, в день
- очень высокая, если превышает 30 рейсов в день.

Хотя выбор граничных показателей категорий производился субъективно, в действительности эти показатели не являются произвольными, так как они

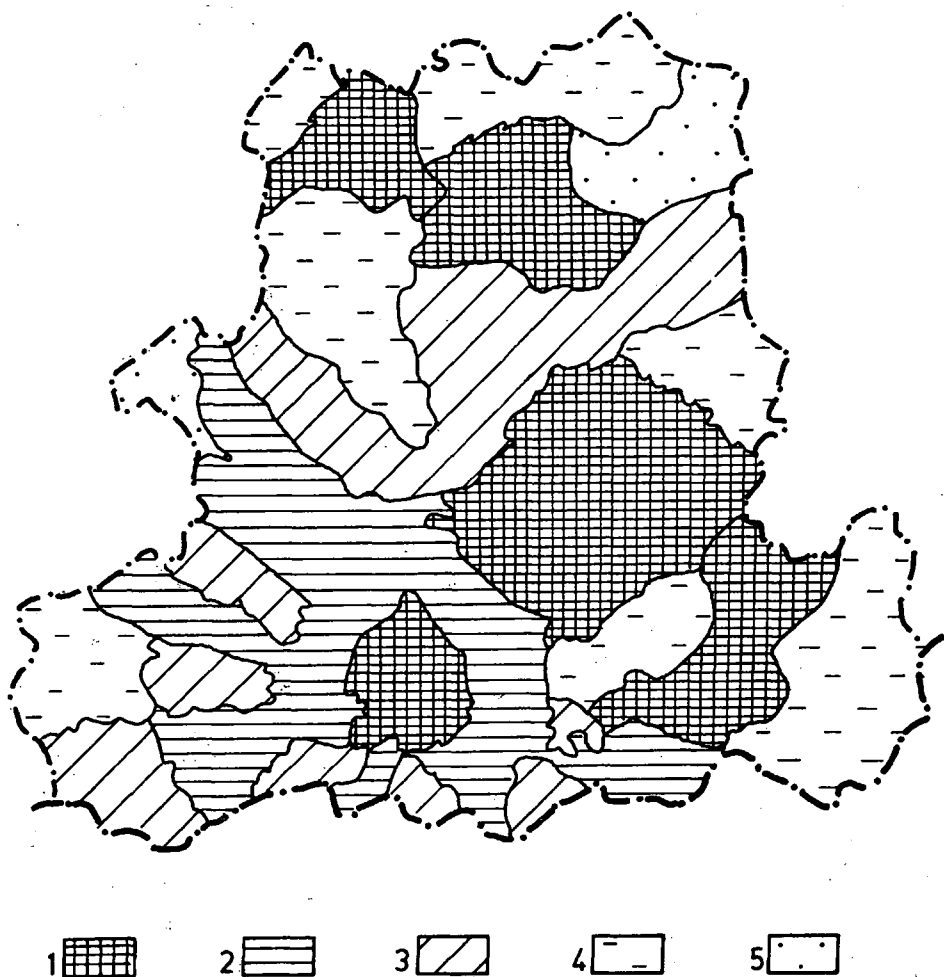


Рис. 14 Густота автобусных рейсов в сторону центра (1975)

1 = центры 2 = 21 < 3 = 11—20
4 = 4—10 5 = 0—3

определяются проявляющимися в частоте автобусных рейсов скачкообразными отклонениями.

Число пассажиров, имеющих проездной билет (абонемент) на автобус и железную дорогу, и их процентное отношение ко всему населению также следует принимать во внимание при определении транспортно-географического положения, хотя этот показатель существенно не отличается от предыдущего. Это обусловлено и тем, что до сих пор железнодорожное движение не принималось в учёт. Железнодорожные грузовые перевозки с этой точки зрения менее значительны, ибо они имеют не местное назначение, однако большая часть

постоянно мигрирующих остаётся в пределах данной территории, и можно отразить влияние железнодорожного и автодорожного движения вместе (рис. 15).

Число постоянно ездящих на поезде и автобусе к общему населению также можно разделить на следующие категории:

- низкое, если число постоянно ездящих составляет менее 5%
- среднее, если оно составляет 5,1—10%,
- высокое, если превышает 10%.

При оценке транспортного положения обязательным является фактором времени, или расстояния. Расстояние в транспортном движении кажется пос-

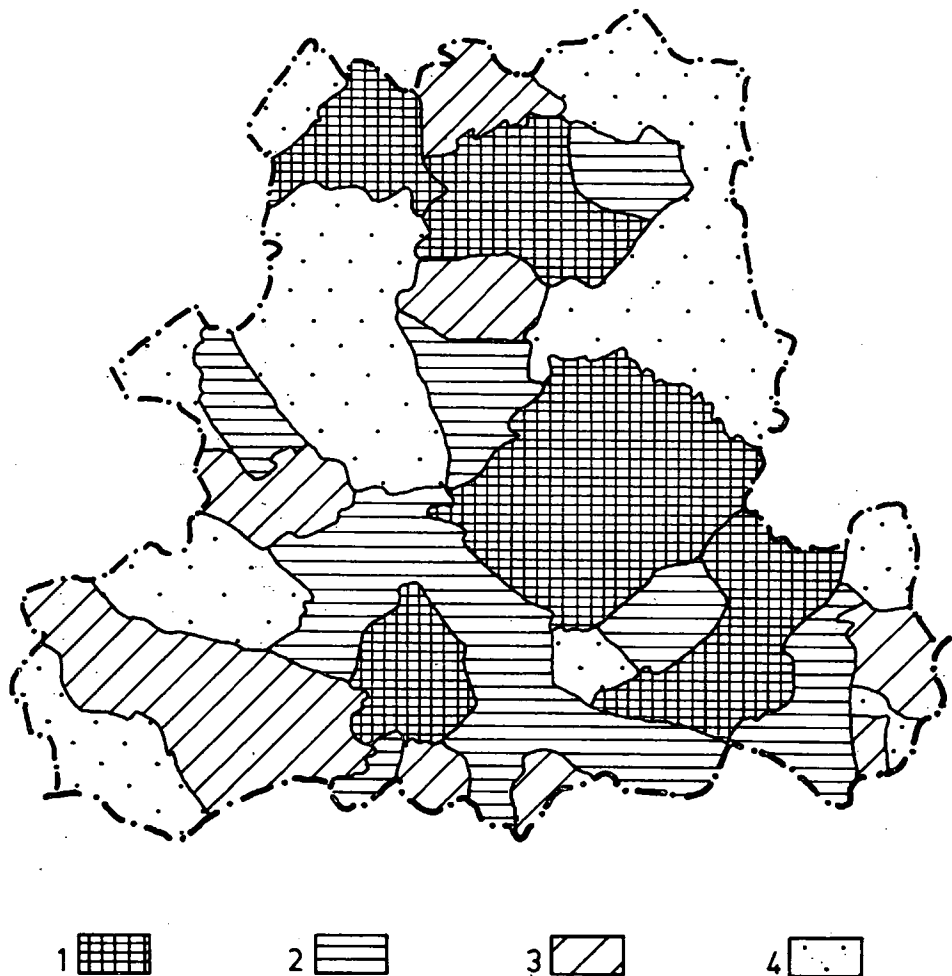


Рис. 15 Удельный вес постоянно ездящего населения отдельно по населённым пунктам (1970)

1 = центры
3 = 5.1—10

2 = 10.1 <
4 = 0—5

тоянным фактором, в действительности же это чрезвычайно относительное понятие, так как оценка его зависит от выбранного вида транспорта, поэтому целесообразнее заменить его фактором времени. Этот фактор больше подходит для сопоставления различных отраслей транспорта, поскольку при определении зоны времени исходили из того вида транспорта, который является наиболее целесообразным для достижения цели. Чтобы облегчить деление населённых пунктов по категориям, мы не принимали во внимание (рис. 16).

На основе времени, потребного для на поездку в центр, населённые пункты делятся на:

- с отличными транспортными возможностями, если центр находится не более чем в 30 мин. езды,

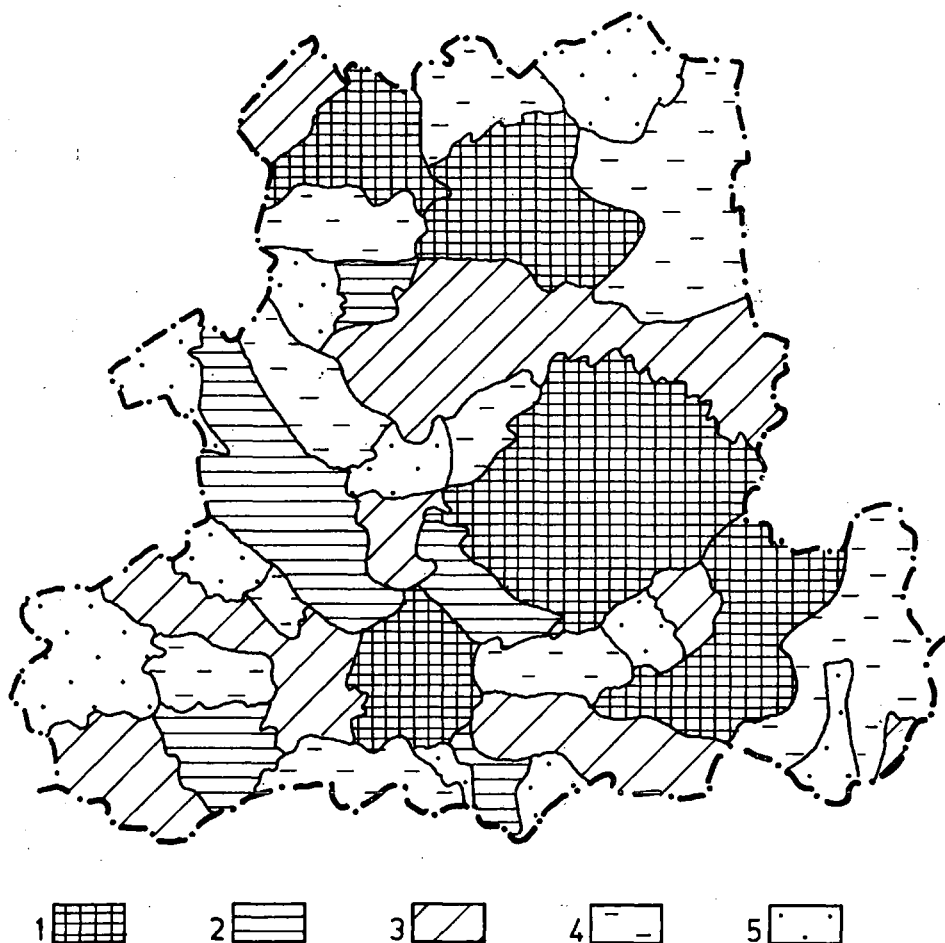


Рис. 16 Зоны достижения центров области Чонград

1 = центры
3 = 31'—60'

2 = 0'—30'
4 = 61'—90'

5 = 90' <

- с хорошими транспортными возможностями, если время достижения центра лежит в пределах 31—60 мин.,
- со средними транспортными возможностями, если время достижения центра лежит в пределах 61—90 мин.,
- с неблагоприятными транспортными возможностями, если центр находится более чем в 90 мин. езды.

При этом центрами, или целью поездки мы считали города, которые являются центрами притяжения и с точки зрения транспорта. Известно, что влияние центра в пределах данной временной зоны зависит от его величины, от числа выполняемых им функций. Так, Сегед имеет несравнимо большее притягательное значение для расположенных в 30 км поселений, чем, скажем, Сентеш или Ходмэзёвашархей. Поэтому временная зона поселений, лежащих вблизи меньших центров, оказывается ирреально благоприятной и трудносравнимой с большими центрами, но в дальнейшем мы увидим, что это преимущество компенсируется другими показателями.

В дальнейшем следует решить вопрос о том, каким образом можно так обобщить перечисленные выше факторы, чтобы они совместно с наименьшим искажением характеризовали транспортно-географическое положение населённых пунктов.

В ходе знакомства с этими факторами мы видели, что их территориальные изменения имеют одно — хотя и не всегда одинаковой пропорции — направление, ибо каждый из них отражает, в сущности, один и тот же процесс, правда, с разных сторон. В соответствии с этим обобщение факторов можно было бы провести и механически, а поскольку из всех факторов только фактор времени достижения центра показывает противоположную тенденцию, его можно включить в формулу как знаменатель. Итак, можно получить следующую формулу:

$$K = \frac{a + b + c}{x}, \text{ где:}$$

- K — транспортно-географическое положение,
 a — показатели категории частоты автобусных рейсов,
 b — показатели категории грузового движения,
 c — показатели категории отношения постоянно едущих (общее население)
 x — показатели категории времени достижения центра.

Естественно, при увеличении числа категорий в пределах перечисленных факторов можно получить более точные данные. С точки зрения цели наших исследований приведенное число категорий можно считать достаточным (рис. 17).

Сводная таблица прекрасно отражает наличие, с одной стороны, пояса лежащих недалеко от центра населённых пунктов с благоприятными транспортными данными, с другой, — пояс расположенных на периферии деревень с неблагоприятными транспортными показателями, и именно поэтому во многих отношениях отличается от первой группы. Поселения неблагоприятного транспортно-географического положения находятся главным образом в западной и восточной части области, но вопреки ожиданиям, нельзя назвать благоприятным и положение деревень на территории, замкнутой Сегедом, Ходмэзёвашархеем и Мако.

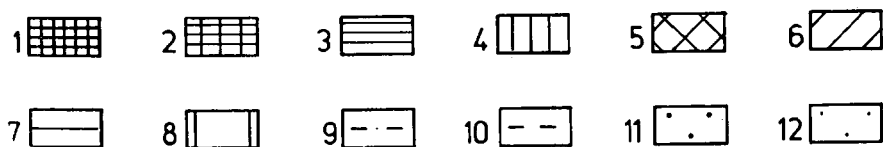
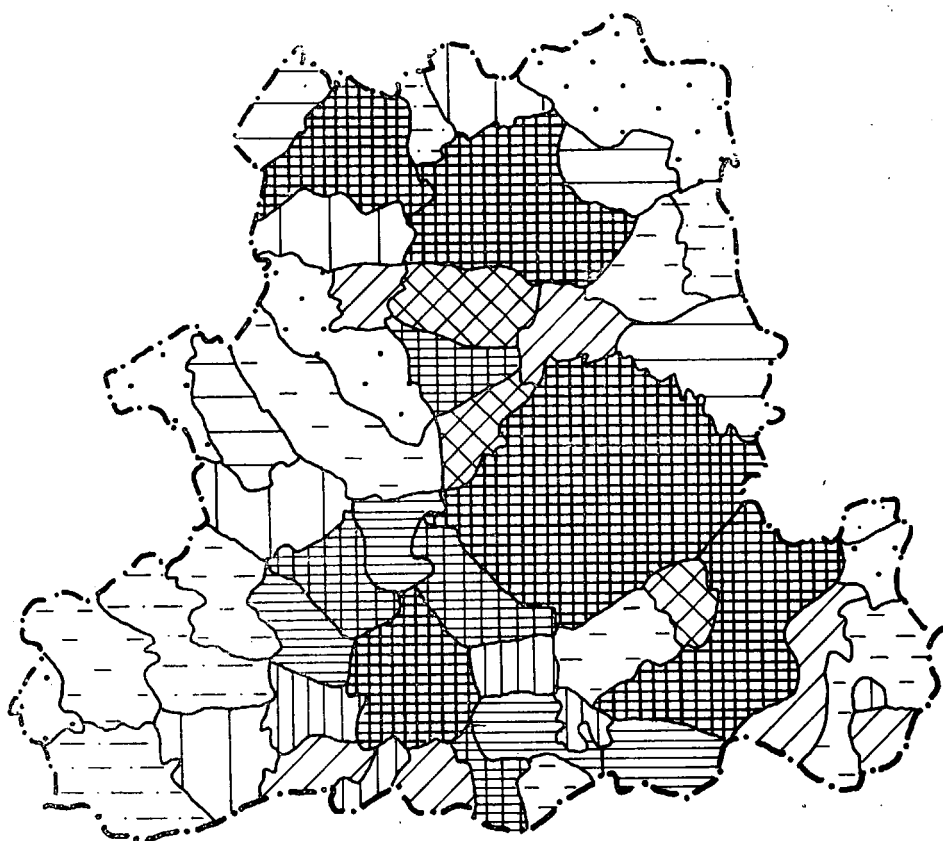


Рис. 17 Транспортно-географическое положение населённых пунктов области Чонград

1 = центры
2 = 10,1—11
3 = 9,1—10
4 = 8,1—9
5 = 7,1—8
6 = 6,1—7

7 = 5,1—6
8 = 4,1—5
9 = 3,1—4
10 = 2,1—3
11 = 1,1—2
12 = 0—1

Явно наблюдается разница и между центрами, что и понятно, так как чем сильнее экономическое и социальное влияние того или иного центра, тем больше поселений он подключает к себе.

Рисунок ясно подтверждает, что центры проявляют и территориально дифференцируют своё влияние через транспортно-географическое положение прилегающих к ним поселений. Поэтому для анализа и оценки внутренней экономической и социальной жизни области, для вскрытия территориальных различий следует принимать во внимание и транспортно-географическое положение поселений.